

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 72 (1954)
Heft: 27

Nachruf: Feiss, Eduard

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



KARL NÖRBEL
INGENIEUR
1886 1954

ter kennen, die er später, nach Fertigstellung des Werkes im Wägital, in sein Hauptwirkungsfeld mitnahm.

Im Jahre 1928 siedelte Karl Nörbel nach Willegg über, um als Direktor die Leitung der Betonstrassen AG. zu übernehmen. Während 25 Jahren hat er hier seine ganze Kraft für die Einführung und Entwicklung des Betonbelages eingesetzt und dank seiner ausgezeichneten fachlichen Kenntnisse und seiner nicht nachlassenden Pioniertätigkeit dem Beton im Strassenbau einen wichtigen Platz erobert.

Seine langjährige Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Schweiz. Autostrassenverein, sowie auch als Mitglied des Direktionsausschusses des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes bot ihm reichlich Gelegenheit, seine gründlichen Kenntnisse, sein rasches Erfassen und gerechtes Abwagen zur Geltung zu bringen. Karl Nörbel verstand es, sich durch sein einfaches, bescheidenes und unaufdringliches Auftreten überall Freunde zu erwerben. Dem Vaterland hat er als Offizier gedient und im besonderen während zwei Grenzbesetzungen reichen Tribut gezolet.

Der Heimgegangene war seinen Untergebenen, die in ihm einen gerechten Vorgesetzten verlieren, ein Vorbild für gründliche und zuverlässige Arbeit und ein Beispiel für treue und uneigennützige Pflichterfüllung. Er hat uns in der Ausübung seines geliebten Berufes sein Bestes gegeben. Wir werden ihn stets in dankbarer Erinnerung behalten. *M. Schenker*

† **Eduard Feiss**, Dipl. Ing., wurde geboren am 21. Juni 1875 im Haus zur Post in Unterwasser. Er absolvierte die Schulen in seinem Heimatort und in Wildhaus, um nachher die Kantonsschule in St. Gallen zu besuchen; aus dieser Zeit hat er sich lebenslängliche Freundschaften bewahrt. Das Studium am Eidg. Polytechnikum schloss er im Jahre 1900 mit dem Diplom als Ingenieur ab, um seine Praxis bei der Brückenbau-Abteilung der MAN in Nürnberg aufzunehmen, im gleichen Jahre aber noch zu Conrad Zschokke nach Aarau zu gehen, für den er — wie viele andere seiner Schüler — eine grosse persönliche Zuneigung hatte. Zschokke übertrug ihm bald die Leitung verschiedener Bauten in der Westschweiz. In diese Zeit fällt die Gründung des Ehestandes, den Eduard Feiss mit Pauline Buchli einging und dem eine Tochter und zwei Söhne entsprossen, deren einer heute als gewiefter Motorenbaumeister tätig ist.

Im Herbst 1905 übernahm Feiss im Auftrage von Conrad Zschokke den Bau des Fischereihafens in Dieppe (Hafeneinfahrt und Quaimauer), eine dornenvolle Aufgabe, an der der vorhergehende Unternehmer zugrunde gegangen war. Für die Zähigkeit eines Eduard Feiss aber wurde diese Baustelle zur glänzend bestandenen Bewährungsprobe — er liebte es auch in späteren Jahren noch, auf die Schwierigkeiten des Bauens unter den gewaltigen Gezeiteneinflüssen des Aermelkanals zu sprechen zu kommen.

Ende 1911 zog die Familie nach Marseille, wo Zschokke die Erweiterung des Hafens übernommen hatte, und zwar in erster Linie den Bau neuer Molen. Hier sollte Eduard Feiss seinen Wirkungskreis auf Lebenszeit finden. Zschokkes klassisch gewordene Baumethode für Quaimauern mit Sinkkästen wurde im weitesten Masse angewandt; ein eigens für den Bau der Sinkkästen errichtetes Trockendock diente jahrzehntelang manchen Arbeiten für die Hafenerweiterung von Marseille. Eine

und Praktikum erwarb er 1909 das Diplom. Nach einem Jahr Assistenz an der Ingenieurschule wirkte Karl Nörbel als bauführender Ingenieur beim Büro für Festungsbauten, sowie bei Tiefbauten und Gebirgsstrassenbau im Kanton Tessin. In den folgenden vier Jahren arbeitete er im Baubüro der NOK und führte als bauleitender Ingenieur die Sondierungen für den Bau des Kraftwerkes im Wägital durch. Von 1922 bis 1928 war ihm als Bauführer des Bauloses I des Kraftwerkes Wägital die Erstellung der Staumauer und der Seestrasse übertragen. Hier lernte er nebst seiner treuen Lebensgefährtin auch eine Anzahl gute Mitarbeiter kennen, die er später, nach Fertigstellung des Werkes im Wägital, in sein Hauptwirkungsfeld mitnahm.

Im Jahre 1928 siedelte Karl Nörbel nach Willegg über,

um als Direktor die Leitung der Betonstrassen AG. zu übernehmen. Während 25 Jahren hat er hier seine ganze Kraft für die Einführung und Entwicklung des Betonbelages eingesetzt und dank seiner ausgezeichneten fachlichen Kenntnisse und seiner nicht nachlassenden Pioniertätigkeit dem Beton im Strassenbau einen wichtigen Platz erobert.

Seine langjährige Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Schweiz. Autostrassenverein, sowie auch als Mitglied des Direktionsausschusses des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes bot ihm reichlich Gelegenheit, seine gründlichen Kenntnisse, sein rasches Erfassen und gerechtes Abwagen zur Geltung zu bringen. Karl Nörbel verstand es, sich durch sein einfaches, bescheidenes und unaufdringliches Auftreten überall Freunde zu erwerben. Dem Vaterland hat er als Offizier gedient und im besonderen während zwei Grenzbesetzungen reichen Tribut gezolet.

Der Heimgegangene war seinen Untergebenen, die in ihm einen gerechten Vorgesetzten verlieren, ein Vorbild für gründliche und zuverlässige Arbeit und ein Beispiel für treue und uneigennützige Pflichterfüllung. Er hat uns in der Ausübung seines geliebten Berufes sein Bestes gegeben. Wir werden ihn stets in dankbarer Erinnerung behalten. *M. Schenker*

Eduard Feiss, Dipl. Ing., wurde geboren am 21. Juni 1875 im Haus zur Post in Unterwasser. Er absolvierte die Schulen in seinem Heimatort und in Wildhaus, um nachher die Kantonsschule in St. Gallen zu besuchen; aus dieser Zeit hat er sich lebenslängliche Freundschaften bewahrt. Das Studium am Eidg. Polytechnikum schloss er im Jahre 1900 mit dem Diplom als Ingenieur ab, um seine Praxis bei der Brückenbau-Abteilung der MAN in Nürnberg aufzunehmen, im gleichen Jahre aber noch zu Conrad Zschokke nach Aarau zu gehen, für den er — wie viele andere seiner Schüler — eine grosse persönliche Zuneigung hatte. Zschokke übertrug ihm bald die Leitung verschiedener Bauten in der Westschweiz. In diese Zeit fällt die Gründung des Ehestandes, den Eduard Feiss mit Pauline Buchli einging und dem eine Tochter und zwei Söhne entsprossen, deren einer heute als gewiefter Motorenbaumeister tätig ist.

Ende 1911 zog die Familie nach Marseille, wo Zschokke die

Erweiterung des Hafens übernommen hatte, und zwar in erster Linie den Bau neuer Molen. Hier sollte Eduard Feiss seinen Wirkungskreis auf Lebenszeit finden. Zschokkes klassisch gewordene Baumethode für Quaimauern mit Sinkkästen wurde im weitesten Masse angewandt; ein eigens für den Bau der Sinkkästen errichtetes Trockendock diente jahrzehntelang manchen Arbeiten für die Hafenerweiterung von Marseille. Eine

Bauweise für geschüttete Wellenbrecher brachte Ed. Feiss nach seinem eigenen Patent zur Anwendung. Andere Arbeiten am Meer wurden unter seiner Leitung auch in der Umgebung von Marseille, so im Kriegshafen von Toulon und insbesondere in Martigues ausgeführt, wo der schiffbare Durchgang für die Verbindung des Etang de Berre mit dem Meer zu schaffen war, der auch dem Anschluss der Rhone-Schiffahrt an den Hafen von Marseille (durch den Tunnel du Rove) dient. Mehrere der grossen Trockendocks in Marseille wurden von Grund auf wieder hergestellt; andere Druckluftarbeiten, so bei der Staumauer Bouillouses in den Pyrenäen, wurden der darin spezialisierten «Compagnie Choque» bzw. ihrer Nachfolgegesellschaft Entreprises de Grands Travaux Hydrauliques (EGTH) übertragen. In seiner Stellung als deren Chef genoss Eduard Feiss das Ansehen eines Fachmannes, dessen Wort und Urteil letzte Autorität hatte, und dessen Firma im gleichen Rang mit den bestbekannten französischen Unternehmen genannt wurde. Sein Bureau in Marseille befasste sich auch mit der Projektierung von Bauten in Nordafrika und der Organisation der zugehörigen Baustellen; zahlreiche junge Schweizer Ingenieure, von denen viele heute noch im Dienste der S. A. Conrad Zschokke bzw. der EGTH stehen, haben mit Eduard Feiss zusammen im Dienste dieser Arbeiten ihr Bestes gegeben.

Eduard Feiss selber hat es nur fast zu viel getan, insbesondere, als seine Frau aus Gesundheitsrücksichten seit dem Anfang der zwanziger Jahre Aufenthalt in der Schweiz nehmen musste und er allein sich ganz in die Arbeit vergrub und oft griesgrämig wurde. Sein trotz allen beruflichen Beziehungen menschlich einsames Dasein wurde noch erschwert durch den Zerfall der französischen Währung, der ihn um den grössten Teil seiner Ersparnisse brachte. Im Laufe des zweiten Weltkrieges zog er sich dann auch in die Heimat zurück, wo ihm noch ein friedlicher Lebensabend beschieden war. Am 28. Februar dieses Jahres ist er dort entschlafen. Ich werde ihm, als meinem Vorgesetzten während nahezu drei Jahren, ein dankbares Andenken bewahren.

W. J.

BUCHBESPRECHUNGEN

Die Schweiz, Arbeit und Leben. Ein Zeitbild in der Jahrhundertmitte. Herausgeber Werner Reist, Gesamtredaktion Emil Schürch. 2., erweiterte Auflage. 208 S. mit 165 Abb., wovon 50 in Vierfarbendruck. Zürich 1953, Verlag Mensch und Arbeit (Bahnhofstr. 84). Preis kart. Fr. 10.80, geb. Fr. 13.70.

Es ist dem Herausgeber gelungen, in einem schmalen, ansprechenden Bändchen ein Gesamtbild der Schweiz zu bieten, das man gerade jetzt, in der Zeit, da die vielen Besuche aus dem fernen Ausland eintreffen, als Geschenk und Erinnerung besonders gern verwendet. 27 prominente Fachautoren behandeln Geschichte und kulturelle Mission der Schweiz, vor allem aber die Wirtschaftszweige, die Industrien, Verkehr und Tourismus. Vignetten in Strichzeichnung lockern den Text auf, Photos ein- und mehrfarbig sowie ebensoleche Wiedergaben von Gemälden bieten reiches Anschauungsmaterial. Firmen, die das Buch um einen besondern, ihrer Tätigkeit gewidmeten Teil erweitern wollen, geniessen einen Vorzugspreis. Dem Buche ist auch auf diese Weise weite Verbreitung zu wünschen.

Bauen in USA. Reisebericht einer deutschen Studiengruppe. Heft Nr. 22 des Rationalisierungs-Kuratoriums der Deutschen Wirtschaft. 126 S. mit 180 Abb. München 1954, Carl Hanser Verlag. Preis DM 7.20.

Im Jahre 1952 besuchte eine Gruppe von sechs deutschen Ingenieuren die Vereinigten Staaten. Sie legte ihre Eindrücke in diesem mit Bildern, Zahlen und Plänen reich ausgestatteten Reisebericht nieder. Die Gruppe besichtigte hauptsächlich die im Gebiet der östlichen Grossstädte New York, Washington, Pittsburgh, Detroit und Chicago liegenden Verkehrs- und Hochbauten. Sie verzichtete auf den Besuch der vorwiegend im Westen, aber auch im Tennessee oder am Niagara vorkommenden Riesen-Kraftwerke. Aus dem Bericht geht hervor, dass die Reise sehr sorgfältig vorbereitet war und die deutschen Fachleute in engen Kontakt mit ihren amerikanischen Kollegen traten. Der Bericht enthält daher nicht etwa nur eine Aufzählung fertiger Bauwerke, sondern er gibt auch wertvolle Angaben über das Baugeschehen vom Plan bis zur Abrechnung.